



XLIX Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 43 de 2020

S/C

Comisión de
Legislación del Trabajo
y Seguridad Social

SINDICATO DE OBRERAS Y OBREROS DEL FRIGORÍFICO CANELONES
(SOOFRICA)

TRABAJADORES DE LOS PEAJES

MOVIMIENTO DE PROFESIONALES URUGUAYOS UNIDOS (MPUU)

UNIÓN DE CONDUCTORES TRABAJADORES DE APLICACIONES DEL URUGUAY
(UCTRADU)

FRIGORÍFICO COLONIA

Planteos del señor Representante Gabriel Otero Agüero

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 20 de mayo de 2020

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Felipe Carballo.

Miembros: Señores Representantes Wilman Caballero, Daniel Gerhard, Pedro Jisdonian, Gabriel Otero Agüero, María Eugenia Roselló y Pablo Viana.

Invitados: Por el Sindicato de Obreras y Obreros del Frigorífico Canelones (SOOFRICA), Raúl Torres (presidente), Álvaro Camacho (vicepresidente), y Alejandro Abergo (secretario general).

Por los trabajadores de peajes, Leticia Vitureira y Lourdes Otero, y por el SUNCA, Pablo Argenzio.

Por el Movimiento de Profesionales Uruguayos Unidos (MPUU), doctora escribana Carolina Rodríguez, y doctora Florencia Beltrand Valerio.





Por la Unión de Conductores Trabajadores de Aplicaciones del Uruguay (UCTRADU), Daniel Martínez Romero (presidente), Luis Díaz Cardozo (secretario), y Gustavo Cano.

Secretario: Señor Francisco Ortiz.

═════II═════

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el gusto de recibir al presidente del Sindicato de Obreros y Obreras del Frigorífico Canelones (Soofrica), señor Raúl Torres; a su vicepresidente, señor Álvaro Camacho, y a su secretario general, señor Alejandro Abergo.

En la carta que envió el sindicato para solicitar esta audiencia se detalla la situación que los trabajadores han vivido en 2019 y continúan viviendo actualmente.

SEÑOR TORRES.- Agradezco a la Comisión que nos haya recibido, que es una instancia más de las tantas que hemos tenido para denunciar el *parate* de la fábrica.

Estamos en el séptimo mes de seguro de paro y, como decimos en el documento, la empresa tuvo varias instancias en las cuales presentó lo que nosotros denominamos "su relato" para justificar por qué mantiene la fábrica cerrada, por ejemplo, el precio del ganado –en un comienzo-, la escasez de hacienda preparada, todo lo que pasó a fin de año con el mercado chino con la readecuación de los precios de exportación, etcétera. En este sentido, no coincidimos -el sindicato ya se expresó- con lo que maneja Minerva ni la Cámara de la Industria Frigorífica en cuanto a que hubo una caída de los precios en China porque, en realidad, lo que hubo fue una adaptación y un burbuja de precios generada por la fiebre porcina en China, que a fines de 2018 y 2019 provocó un crecimiento histórico de la demanda de carne en ese país. Todo esto sucedió antes de declararse la pandemia, cuando el mercado chino pagó precios inflados. Entonces, lo que hizo China durante estos últimos tiempos fue readecuar los precios, y por eso no creemos que ese sea un argumento válido para mantener la fábrica cerrada.

Desde 2002 que no se mandaba al seguro de paro en el Frigorífico Canelones. El dueño anterior fue JBS, también capital multinacional brasileño y, por gestiones que fueron públicas, los empresarios Batista vendieron el Frigorífico Canelones al grupo Minerva, que tiene frigoríficos en Paraguay, Brasil, Argentina, Colombia y Uruguay.

Los últimos balances de Minerva en la región fueron positivos, con muy buenas ganancias. Según Minerva, uno de los argumentos para mantener a los trabajadores del Frigorífico Canelones en el seguro de paro son los altos costos. Pero cuando PUL, por algún inconveniente, mandó al seguro de paro a sus trabajadores, el Frigorífico Canelones no era costoso, y cuando Carrasco tuvo el mismo inconveniente, Canelones tampoco era costoso.

Entonces, para nosotros es injusto que el Frigorífico Canelones esté parado. A nuestro entender, la planta está parada por otras razones, por razones ideológicas, pero comprendemos que estas razones pueden catalogarse como subjetivas.

El sindicato no logró en estos siete meses una respuesta concreta de Minerva en cuanto al futuro de la fábrica.

En ese sentido, el sindicato definió tres ejes de acción y dos son muy importantes. Por lo tanto, queremos aprovechar esta instancia para dejarlos bien marcados.

En primer lugar, queremos saber en qué fecha Minerva abrirá el Frigorífico Canelones, así sea dentro de cuatro meses, para bajar la incertidumbre de los obreros; seiscientos son directos y más de ciento cincuenta son tercerizados. Además, hay que tener en cuenta el consiguiente impacto social provocado en la ciudad de Canelones por las enormes pérdidas económicas para el comercio.

El otro punto es que Minerva se comprometa, ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social o donde sea, al no cierre. Eso no había sido planteado hasta el día de hoy, pero es una inquietud que en los últimos meses ha estado cada vez más presente en nuestros compañeros. ¿Es cierto que cierra? ¿Es cierto que no cierra? Como Minerva

tampoco responde esa pregunta, les pedimos que nos den una mano para que la empresa se comprometa a no cerrar la fábrica, porque eso cambiaría el escenario en lo que respecta a nuestras tácticas. Si Minerva no descarta el no cierre, para nosotros, la situación sería más grave y generaría mayor incertidumbre.

Esa es la situación en líneas generales.

Esas dos cuestiones son muy importantes para poder despejar la incertidumbre que la situación está generando no solo en los trabajadores, sino en la población en general.

Me gustaría que Alejandro Abergo explicara un poco más el contenido del documento que presentamos acá.

SEÑOR ABERGO.- Quiero basar mi intervención en tres ejes.

El primero de ellos, además de nuestro agradecimiento, refiere a la importancia del trabajo en el ser humano. El segundo tiene que ver con este combo formado por el seguro de desempleo en el que nos encontramos más el Covid- 19. Y el tercero refiere a la situación del Frigorífico Canelones. Puedo hacer referencia a esto en pocas palabras; no me llevará más de cinco o diez minutos.

Como decía, lo primero es agradecerles por recibirnos. Esta instancia es una más de las que hemos tenido, ya que nos hemos movido a todo nivel. En cuanto a la importancia del trabajo, alguna vez escuché que el trabajo es mucho más que el trabajo. El trabajo no es solo ocho horas de laburo; el trabajo dignifica al hombre. Muchas veces, por miedo a perder el trabajo, los trabajadores perdemos la libertad. Y cuando perdemos la libertad, más tarde que temprano, también perderemos el trabajo. Algo parecido sucede con los gobiernos. Países pequeños como el nuestro, que necesitan de la inversión extranjera, por el empleo, a veces, también pierden su cuota parte de libertad ante las multinacionales. Y ceden en cuestiones que, de repente, no facilitan a nuestros pequeños industriales; me refiero, por ejemplo, a exoneraciones. ¿Qué quiero decir con esto? Que es tan importante no perder la libertad, aunque mañana se pueda perder el trabajo, como que quienes conducen nuestro país tampoco la pierdan en negociaciones con las multinacionales, solo por el hecho de que ofrezcan invertir. Reconocemos que eso es muy importante para nosotros. No nos estamos tirando contra las multinacionales; al contrario, las multinacionales deben estar presentes, porque nosotros necesitamos trabajar, pero sí estamos en contra de la forma en que actúan, es decir, a que sí o sí se llevan su ganancia en base a la plusvalía. Entonces, lo que criticamos es la forma, e invitamos a sentarnos a conversar al respecto.

En cuanto al segundo punto, voy a explicar qué quise decir cuando me referí al combo del seguro de desempleo y el Covid- 19. Lo que sucede es que nosotros estamos en el seguro de desempleo desde hace siete meses. Y esta situación provocada por el Covid- 19 nos hizo quedarnos en nuestras casas. ¿Qué logramos quedándonos en nuestras casas? Leer más y mejor que cuando estábamos trabajando, porque la vorágine del trabajo nos llevaba a estar metidos en el laburo, jugar con nuestros gurises y hacer las tareas que nos corresponden en nuestras casas, pero no teníamos un espacio para la lectura o para hacer una mejor lectura de la que veníamos haciendo. ¿Qué más nos ha permitido esta cuarentena? Nos ha permitido conocer lugares y situaciones sobre los que, de repente, conversábamos en el trabajo, en el almacén o en el supermercado. Me refiero, por ejemplo, a las ollas populares, instancias en las que nos hemos encontrado con situaciones económicas y sociales que nos han enseñado. Fuimos a esos lugares, a esas ollas, a dar una mano, pensando que capaz que podíamos decir dos o tres palabras, pero lo único que hicimos fue escuchar, mientras se pelaban papas y cebollas. En esos lugares, donde se estaba trabajando para la olla popular, escuchamos planteos sobre vivienda, sobre violencia. Esta pandemia también nos hizo mirar más televisión que antes

y empezamos a elegir lo que miramos. Puedo recomendarles una película que vi hace tres días, que se llama El vendedor de sueños. Está en Netflix. Es impresionante cómo sirve verla.

Por último, en los meses de octubre y noviembre los industriales de la carne planteaban que estaban, prácticamente, frente a una situación catastrófica, pero resulta que cuando se presenta esta situación derivada del Covid- 19 donan US$ 100.000.000. Manifestaban que estaban en una crisis tan catastrófica que había que despedir gente, entre otro montón de cosas que nos decían, pero salieron donando US$ 100.000.000. Como dijo nuestro presidente, Raúl Torres, esto es subjetivo, es una opinión, pero me pregunto si la situación era tan catastrófica y si esos US$ 100.000.000 que donaron serán reales.

Con respecto al otro eje, tenía muchas cosas para decir, pero se me adelantó Raúl Torres. Minerva, a través de su CEO, el señor Ignacio Gamio, se ha cansado de ir poniendo, en estos siete meses, nuevas causas por las cuales no se puede reabrir el Frigorífico Canelones. Con la última nos dejó anonadados, porque no solo la planteó, sino que pidió nuestra ayuda para lograr que ingrese ganado en pie a Uruguay, cuestión que podría tener sus consecuencias, ¿no? Nos llegaron a decir que ni siquiera bajándonos el salario en un treinta o cuarenta por ciento se garantizaba la reapertura del Frigorífico Canelones y que sí la garantizaba el hecho de que se permitiera el ingreso de ganado en pie.

Hace siete meses, nosotros aparecimos en toda la prensa escrita y en medios de Canelones, pero Minerva, a través de Gamio o de otra forma, no han dicho absolutamente nada. Han pasado siete meses y nada. Se escucha algo en Radio Rural o en Radio Carve, pero no se nombra el Frigorífico Canelones. Hoy, las otras dos plantas son tercera y cuarta en faena. Mientras tanto, desde hace siete meses tiene a seiscientas familias en la incertidumbre. Como dice Raúl Torres, sería bueno que nos dijeran si va a cerrar, porque nos darían la posibilidad de plantear alguna alternativa, pero ni siquiera nos dicen eso.

En resumen, nosotros somos fervientes defensores de la negociación colectiva y del diálogo social, pero tenemos una pequeña diferencia en cuanto a esto último, porque no podemos tener un diálogo social con una empresa que nos mantiene en la incertidumbre. ¿De qué diálogo social estamos hablando? Nos referimos al diálogo social que logramos en las bases, en esas ollas populares de las que hablamos, en los clubes que están poniendo el hombro para salir de esta pandemia, armando una verdadera red social que nos permita, como clase trabajadora, el surgimiento de algún movimiento que realmente apunte al cambio que todos queremos.

Muchas gracias.

SEÑOR TORRES.- Como parte del movimiento obrero y organizado de este país, hemos sido y vamos a seguir siendo defensores de la herramienta de negociación colectiva. Nos hemos marcado ese camino, pero nos gustaría dejar bien claro que si Minerva en este tiempo que tenemos por delante no da respuestas concretas y pone en riesgo nuestra fuente laboral tan importante no solo para nosotros, sino para toda la sociedad de Canelones, tendrán una repuesta radical y contundente en defensa de nuestro trabajo. No se nos puede cortar de un día para el otro el porvenir que se venía generando a través de los convenios colectivos que veníamos firmando, tres convenios seguidos cada dos años, sin un minuto de conflicto, siempre con acuerdos y respetando la negociación.

Fue de un día para el otro; se avisó una semana antes de que la gente saliera de licencia. Esto no se anunció en las reuniones que habíamos tenido, en las que hablamos

de todo tipo de cosas: de productividad, de cómo se planificaba el trabajo, etcétera. Ningún cargo medio ni gerencial de Minerva nos dijo algo sobre la posibilidad de cierre del frigorífico Canelones o del envío al seguro de desempleo.

Reitero: esto fue anunciado una semana antes de que la gente saliera de licencia; esto ya lo habían hecho en PUL y lo venían haciendo en Carrasco.

Conocemos las leyes y las reglamentaciones; no nos vamos a meter con el derecho privado, porque conocemos perfectamente cómo funciona en este país todo el tema de la ley de inversiones; pero no a cualquier costo, porque a Canelones lo destrozaron. Yo invitaría a cualquiera de ustedes a dar una recorrida por la ciudad o a consultar a algún conocido para saber cómo está el pequeño panadero, el almacenero, el carnicero, etcétera, porque el Frigorífico Canelones mueve gran parte del porcentaje de la economía del pueblo y de un día para el otro, entre cuatro paredes, dos o tres empresarios decidieron mandar durante siete meses –al día de hoy- a seiscientos trabajadores al seguro de desempleo.

Cabe aclarar que no hemos perdido ninguna visita comercial en los últimos diez o quince años. Tenemos todos los mercados abiertos.

Cuando veníamos para acá, el compañero Álvaro mencionaba las cuadrillas *kosher*, que se habían ido antes de la pandemia a las pascuas judías y que ahora están regresando. Van a entrar en cuarentena y después iniciarían su tarea en Uruguay. Históricamente, el Frigorífico Canelones trabajó con las cuadrillas *kosher*. Sin embargo, hace cuarenta y ocho horas se le dijo al compañero, por parte del gerente del Frigorífico Canelones, que no van a hacer uso de las cuadrillas. Por lo tanto, esto aleja cada vez más la posibilidad de reapertura del frigorífico.

Los señores diputados estarán al tanto de que el 11 de mayo nos movilizamos entre 8.000 y 10.000 personas en una población de 30.000. Estamos hablando de que la tercera parte del pueblo acompañó. Si será importante para la población de Canelones defender su principal fuente de trabajo.

El sindicato va a seguir organizándose en ese sentido.

Lo que humildemente pretendemos es que, por lo menos, la gerencia de Minerva, los dueños o quien sea, se haga responsable de fijar una fecha de reapertura o, en caso contrario, que se diga que no está en riesgo la fuente laboral, o sea, el cierre. Con esos datos tendríamos un panorama más amplio para diseñar nuestra táctica en defensa de nuestro salario.

De hecho, en noviembre de este mismo año se vence el convenio bipartito. ¿En qué condiciones vamos a negociar después de tantos meses parados? ¿Es justo? Nosotros tenemos un convenio colectivo que abarca todo tipo de cosas: salario, condiciones laborales, seguridad laboral, etcétera. Percibimos un salario por hora y por productividad de entre $ 50.000 y $ 60.000 líquidos mensuales, y eso nos ha permitido, obviamente, mejorar la calidad de vida. Yo entré al frigorífico en la década de los noventa, más precisamente en 1995, cuando se trabajaba para comer. Hoy en día, la negociación colectiva y los distintos convenios diseñados y protagonizados por los trabajadores nos han permitido mejorar la calidad de vida de los compañeros y, a la vez, desparramar esa economía en el pueblo. Así, se revuelve un montón de gente. De un día para el otro, Minerva hizo desaparecer eso, y todas las líneas de crédito se cortaron. Hay atrasos en los créditos; madres solteras que perciben solamente ingresos por seguro de desempleo y que ya no pueden pagar más el alquiler. No hemos dado abasto con el dinero de nuestras arcas, porque al sindicato hace meses que no le entra un peso. Sin embargo, hemos juntado para dar canastas de alimentos a los compañeros y sostener esta difícil situación.

Ahora, yo me pregunto: ¿qué hicieron los trabajadores? Nada. No hay ningún antecedente que pueda tomar Minerva. Defendimos la fuente de trabajo; no utilizamos el boicot como herramienta de lucha; jamás hicimos nada en contra de la planta. Todo lo contrario: cada vez que se nos avisaba que venía una visita comercial, la predisposición de cada uno de los trabajadores era la de defender la imagen del Frigorífico Canelones. ¿Es justo que, por una cuestión empresarial, de recuperar renta o de mejorar sus números, quiebre con la economía de toda una ciudad, a través de un cierre que parecía, en una primera instancia, iba a ser parcial y que ya lleva siete meses, sin que sepamos en qué fecha abrirá el frigorífico?

Es una pregunta que nos hacemos en voz alta y que nos hacen todos los días los compañeros. Venimos sosteniendo la situación, pero Minerva no aparece por ningún lado. Respeta la distancia. Han ido al Ministerio. En las primeras instancias tripartitas fueron con recortes de diarios. Esa es la información que Minerva proporcionaba al Ministerio. Nosotros íbamos con consultas a Cuesta Duarte, a economistas, a fin de no llevar números inventados. Respetamos la distancia, pero humildemente nos parece que Minerva no se ha comportado a la altura que merecemos y solicitamos que el respeto a las seiscientas familias directamente involucradas y a toda la comunidad de Canelones sea llevado a la práctica a través de datos concretos.

Queremos saber qué es lo que pretende hacer Minerva con el Frigorífico Canelones, un frigorífico que está abierto desde la década del cincuenta. Reitero: no se ha perdido una sola visita comercial en los últimos quince años. Tenemos abiertos varios mercados: Estados Unidos, Unión Europea, China y todos los destinos asiáticos; inclusive, *kosher*. Ni un solo contenedor vino para atrás porque estuviera mal.

SEÑOR ABERGO.- Esta es nuestra versión. Hay una versión que debe tener la empresa, y otra que está en las actas del ministerio. Nosotros podríamos invitar a los señores diputados a consultar los antecedentes de Minerva en el mundo del trabajo en Uruguay. En 2011, compra PUL; en 2014, Carrasco; en 2017, Canelones. Sería bueno el ejercicio de mirar PUL antes de 2011; Carrasco antes de 2011, y Canelones. Ahí podrán ver cuál es la política de la empresa, que no digo que sea mala o bueno; solo digo que ahí se pueden ver los conflictos que hay desde que Minerva está en Uruguay en los tres frigoríficos que ellos compraron.

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Agradezco la presencia de la delegación de Soofrica. Leímos atentamente el documento que presentaron. Quiero acotar que esta Comisión acordó recibir a todas las delegaciones y ponernos al día, porque esta situación de pandemia hizo que se acumularan los pedidos.

Voy a hacer una reflexión y una pregunta concreta.

Conozco el Frigorífico Canelones, ya que fui diez años alcalde en el municipio A y coordiné aspectos ambientales, entre otras cosas, con el municipio de Canelones. Me consta que el Frigorífico Canelones tenía una producción acorde a todas y todos los trabajadores. Recuerdo un problema ambiental, producto de desechos, que implicó inversiones millonarias de cerca de US$ 4.000.000, que el frigorífico llevó adelante con una liquidez absoluta. Ese es un dato de la realidad de hace apenas dos años.

El informe es clarísimo, pero quisiera preguntar concretamente qué entienden ustedes respecto al quiebre de la organización sindical, algo que para nuestro gusto -y estoy seguro de que todos los legisladores lo comparten- es una situación grave, porque tenemos un antecedente muy reciente de una delegación de Curtiembre París -que iba a venir- en la que de veinte delegados fueron despedidos dieciocho.

SEÑOR GERHARD.- En el mismo sentido que mi colega diputado Otero, agradezco la presencia de la delegación y los planteos claros que presentaron.

Quiero saber si dialogaron con otros ministerios además del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

SEÑOR TORRES.- Parece que nuestras opiniones son subjetivas. Si mañana lo subjetivo pasara a ser objetivo, también tendríamos elementos para dar objetividad a lo que decimos.

Se enojan mucho cuando ven que la organización avanza. Por ejemplo, algo que a ellos los enojó mucho, poco antes del cierre, fue un paro de veinticuatro horas que hicimos en reclamo de seguridad para los compañeros tercerizados, que venían reclamando mangueras por las que circula agua caliente, hirviendo, dado que la empresa tercerizada no invertía. Apoyamos a esos compañeros, reclamando mangueras, a través de nuestra empresa. Y la compra de mangueras se postergaba y se postergaba, hasta que un día amanecimos con un compañero de veintiún años quemado desde el cuello hasta los testículos; le había explotado una manguera. Y las mangueras no habían venido. Era una cuestión solidaria y de lucha, e hicimos un paro. Y se enajenaron con nosotros por eso. ¡Se pusieron malísimos! ¡Cómo podía ser por una empresa que no tenía nada que ver!

Estas son las características.

Y tenemos contacto a nivel internacional, con Argentina, Brasil e incluso con Paraguay. Pero no los vamos a utilizar porque nuestra táctica es abrir el frigorífico. Por lo tanto, no queremos echar querosén al fuego; queremos que se abra el Frigorífico Canelones.

Sería oportuna alguna instancia en la que podamos demostrar nuestra objetividad sobre nuestros dichos. Fuimos muy cuidadosos en lo que dijimos, tanto en instancias ministeriales como públicamente. Sí expresamos que las diferencias filosóficas son abismales; se lo dijimos al señor Gamio; incluso que no nos interesa discutir sobre cuestiones filosóficas con Minerva, sino hablar en el marco de las relaciones laborales y de la negociación colectiva. Nosotros discutimos por salarios, condiciones laborales, seguridad. Pero lo que ocurre es que Minerva hizo montones de maniobras en el Frigorífico PUL que dejó al sindicato colgado de un pincel. Y hoy se nos están metiendo con la productividad establecida en el mismo convenio que tienen en PUL, pero como el sindicato prácticamente no tiene representatividad, no se negocia.

Cuando el trabajador ingresa a las cinco de la mañana, se encuentra con lo que hay que hacer; no es como está establecido en nuestros convenios en que todo está reglamentado. Cuando entramos a trabajar, nos encontramos con cuántos cuartos traseros y delanteros hay para deshuesar con la correspondiente equivalencia: pulpón, espinazo, en fin, cuestiones técnicas de esta industria. Está todo establecido. Entonces, cuando el trabajador ingresa, sabe la producción que hay, cuánto para producir; están los delegados que hacen las cuentitas, y el trabajador se va del trabajo sabiendo cuánto generó de productividad en ese día. Eso hoy en PUL no existe; sí existía mientras el sindicato era fuerte, pero Minerva hizo sus maniobras en una sociedad que es distinta a la nuestra en Canelones. Melo es diferente; el vínculo que tiene el sindicato con la sociedad de allí es diferente al que tenemos con la sociedad de Canelones. Por eso, ese apoyo de entre ocho y diez mil personas, que no se da todos los días; por algo se dan las cosas.

En ese marco -queremos que Minerva lo sepa y lo sabe-, si se pone en riesgo nuestra fuente laboral en el Frigorífico Canelones –deseamos dejarlo registrado en la versión taquigráfica-, la respuesta del sindicato Soofrica, con toda la sociedad de Canelones, será de una defensa radical y contundente por el futuro de nuestra gente.

Tenemos un alto porcentaje de compañeros de cuarenta y cinco años de edad y de más, que lo único que hicieron fue trabajar en la industria frigorífica. ¿Qué va a hacer esa gente si se queda sin trabajo? ¿Qué hizo? Vuelvo a hacer la misma pregunta. No hicimos nada. Minerva no tiene nada para presentar en contra de los trabajadores. Simplemente, se trata de razones comerciales y de rentabilidad. Esa ha sido la búsqueda internacional que hizo Minerva. Todos los colectivos van en el sentido de elevar la productividad y la rentabilidad de los empresarios: cotización en Bolsa, manejo del dinero de un lado para el otro. No queremos meternos más en ese tipo de cosas. Simplemente, queremos que Minerva nos dé una respuesta con la fecha de reapertura y saber si nuestra fuente de trabajo está en riesgo. Y cuando digo esto, me refiero a si se descarta el cierre por parte de Minerva, es decir, si es que no está pensado cerrar la planta. Y si está pensando en cerrarla, que lo diga. Sería más transparente la cuestión para nosotros, porque estamos en medio de una pandemia y no nos podemos movilizar, que es una de nuestras herramientas tradicionales de lucha.

Respetamos los consejos que nos dan los expertos en salud; no hacemos manifestaciones masivas, pero no hay respuesta y se avanza en contra de nuestra fuente de trabajo. Entiendan la situación en la que estamos. Una cosa es el primer mes, pero van siete meses. Gastamos un dineral, apoyando a nuestros compañeros; prácticamente, nos estamos quedando sin dinero; ¡y no hicimos nada!

Aprovechamos y agradecemos esta instancia como una más para recuperar el trabajo que pensamos que nunca tendríamos que haber perdido.

En cuanto a las conversaciones, solo las hemos mantenido con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, tanto en la DINATRA como en la calle Juncal.

SEÑORA ROSELLÓ.- Agradecemos la presencia de la delegación a la que escuchamos atentamente.

¿Se reunieron con las actuales autoridades del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que asumieron el 1º de marzo? Tengo idea de que se reunieron en febrero.

SEÑOR TORRES.- Con las nuevas autoridades recién nos reunimos el viernes pasado, a solicitud de la Foica, y entre varias delegaciones de frigoríficos en seguro de paro estuvimos nosotros. Esa reunión la mantuvimos en la calle Juncal, en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, con la secretaría del director nacional de Trabajo, Federico Daverede. En esa reunión, los representantes del nuevo Poder Ejecutivo nos dijeron que no habría problemas con la autorización de las prórrogas del seguro -ya estamos en la segunda- y que no se pondrían trabas. También se aclaró que no se le van a pedir muchas explicaciones a la empresa en cuanto al porqué de la solicitud de prórroga; simplemente basta con que la empresa cumpla con lo que establece la ley en cuanto a la solicitud de prórroga. Eso nos da tranquilidad porque cada vez que se nos está por vencer una prórroga, se genera toda una situación que recae en el sindicato. Tenemos ese mecanismo bastante aceitado con los mediadores del Ministerio y el señor Iglesias a cargo de la Dinass, que estudia y autoriza las solicitudes de prórroga.

Todo se hizo con la anterior Administración; con la nueva, recién nos reunimos el viernes pasado, en Juncal.

SEÑORA ROSELLÓ.- ¿Están al tanto de la situación?

SEÑOR TORRES.- Durante la instancia de la autorización de las prórrogas, como Canelones, aprovechamos para plantear algo, pero se nos dijo que ese no era el momento para discutirlo. Entendí que era correcto lo que decía la señora; sé que todo eso se discute en otra instancia, pero quería aprovechar la oportunidad.

SEÑOR ABERGO.- El viernes antes de que asumiera el nuevo ministro mantuvimos una reunión con él; nos escuchó, se lo agradecimos y quedó a las órdenes. Por otras conexiones que tenemos, sabemos que él tiene bien claro cuál es el tema y conoce la disyuntiva.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos la visita, la información y el riesgo que asumieron.

Esta Comisión hará las tratativas pertinentes. Seguramente, invitaremos a la empresa Minerva para escuchar su opinión, ya que para todos los que estamos aquí es importante contar con ambas posturas. También haremos las consultas pertinentes al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

(Se retira de sala la delegación de Soofrica.- Ingresa una delegación de trabajadores de peajes y del SUNCA)

——Damos la bienvenida a la delegación de los trabajadores de peajes y del SUNCA, integrada por las señoras Leticia Vitureira y Lourdes Otero, y por el señor Pablo Argenzio.

Queremos que nos amplíen la información que nos brindaron en la carta que nos enviaron, en la que decían estar preocupados, fundamentalmente, por la automatización de sus tareas y el mantenimiento de cuatrocientos puestos de trabajo.

SEÑOR ARGENZIO.- Yo soy responsable de conflictos del Sindicato de la Construcción.

Antes que nada, queremos agradecer a la Comisión por recibirnos.

Desde hace un tiempo, con los compañeros de peajes tenemos una situación extremadamente compleja, producto del ingreso de nueva tecnología, natural en estos tiempos. Desde hace algunos años, el sindicato ha reclamado insistentemente -los señores legisladores pueden revisar los diferentes convenios colectivos realizados por esta rama desde 2005 hasta la fecha- la posibilidad de capacitar a los trabajadores de peajes. La nueva tecnología va tomando campo y hay que lograr reinsertar a los trabajadores en los nuevos puestos de trabajo, que la llamada tecnología 4G va generando a lo largo y ancho del país.

Peajes tiene cerca de cuatrocientos trabajadores y más del noventa por ciento de ellos son madres jefas de hogar. Inclusive, es uno de los lugares donde hay más desempleo. Más del cincuenta por ciento de estas trabajadoras tienen entre cuarenta y cincuenta y cinco años, lo que las lleva a estar en una franja etaria complicada para conseguir nuevos puestos de trabajo, y a su vez están lejos de la edad jubilatoria requerida en la actualidad. Incluso, la mayoría ni siquiera está cerca de lograr una prejubilación a los cincuenta y ocho años con el seguro de paro especial de un año que tienen los mayores de cincuenta. Por lo tanto, más de doscientas compañeras estarían en riesgo de perder su fuente de trabajo, sin posibilidad de reinsertarse.

A su vez, estas compañeras hace más de veinte años que trabajan específicamente en el sector peaje, y las posibilidades de capacitarlas es bastante complicada, porque rotan continuamente. La mayoría trabaja seis días y descansa dos o cinco y descansa tres, y en turnos de 6 a 14 horas, de 14 a 22 horas y de 22 a 6 horas, y esto sucede en los quince puestos de peaje del país, salvo en uno. Es decir, la capacitación es prácticamente imposible, a no ser que esté atada directamente a las prácticas de trabajo.

En ese sentido, el sindicato ha trabajado mucho; desgraciadamente no ha encontrado socios, porque capacitar en qué y para qué. Esto depende del propio Estado que, en definitiva, es el responsable último del peaje.

A nivel del peaje, el Estado ha optado por dos formas de contratación diferente. Los peajes de Ruta Nº 5, paraje Mendoza, y de Ruta Nº 8, Soca, son administrados por empresas privadas que tienen contrato directo con el MTOP; el resto de los peajes, los restantes trece, son contratos del MTOP con CVU, que teóricamente los dirige, que a su vez subcontrata a dos empresas constructoras. Es claro que esta situación se da desde hace mucho tiempo, pero a partir de la asunción del nuevo Gobierno, el actual ministro de Transporte y Obras Públicas salió a plantear públicamente los costos que genera para el Estado la no aplicación de tecnología y, de ahí, los costos salariales para el Estado de las trabajadoras y trabajadores del peaje, y para explicarlo se aportan números que no tienen nada que ver con la realidad; se dijo que cerca del treinta por ciento de la recaudación del peaje va para salarios, y no es así. Por eso, el 29 de abril, al otro día de las declaraciones del ministro, el sindicato pide una reunión con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para saber directamente en qué se estaba pensando, pero hasta hoy no obtuvimos respuesta. Sabemos informalmente que se ha reunido con algunas de las empresas que operan los peajes, pero, desgraciadamente, a tres semanas de haber solicitado la reunión por correo electrónico, el sindicato no obtuvo respuesta.

Es claro que esto generó una situación extremadamente compleja para la mayoría de los trabajadores, porque más allá del costo económico -que insistimos, es mucho menor-, hay un costo social, porque queremos saber si el Estado está pensando eliminar estos puestos de trabajo, condenando a estos trabajadores a la desocupación.

Cuando se inicia la concesión de los peajes, las propias empresas administradoras de los peajes eran las que se encargaban del mantenimiento de ruta: una parte se le pagaba por operar el peaje y con esa recaudación se harían cargo del mantenimiento de ruta.

De los quince peajes que tiene el país, las únicas dos empresas que se hacen cargo del mantenimiento de ruta son Camino a las Sierras en Ruta Nº 8 y Temifax en Ruta Nº 5. Tanto Consorcio Cruz del Sur como Ciemsa, que son las concesionarias de trece peajes en el país, incluso los más grandes, no se hacen cargo del mantenimiento de ruta, al que estarían obligados por contrato con CVU, y dicho mantenimiento se hace con un presupuesto aparte. Entonces, si esto es así, habría que discutir con estas empresas a partir de su porcentaje de ganancia, que en los últimos contratos es independiente de la cantidad de tráfico y cobran una plata fija anualmente y en unidades indexadas.

El propio presidente de la República hace algunos días festejaba el nuevo contrato con UPM, porque representaría para el Estado un ahorro de US$ 7.000.000 anuales por veinte años. Los compañeros del peaje aportan a la economía uruguaya una cifra bastante superior. Trece de los peajes están instalados en localidades donde el empleo es muy bajo, por ejemplo, Mariscala, Tranqueras, Manuel Díaz, Andresito, Rausa, Solís, Ecilda Paullier, Cufré, Los Arrayanes, Soca, Garzón, Centenario, Mendoza Chico y Santa Lucía, todas localidades con poca población, con pocas posibilidades de reinserción laboral y con trabajadores oriundos y que viven en esas zonas.

Si tomamos en cuenta que en cada uno de estos trece peajes trabajan alrededor de veinticinco compañeros, con un promedio salarial de $ 60.000 mensuales, cada puesto de peaje representaría casi US$ 35.000 mensuales para la economía de esa localidad, es decir, alrededor de $ 1.500.000. Está claro que si se llegaran a automatizar los peajes y se eliminaran los puestos de trabajo, a estas localidades se les estaría sacando anualmente US$ 500.000, es decir, $ 18.000.000. Esto representa anualmente en las trece localidades casi $ 253.500.000, es decir, casi US$ 5.800.000.

A esto debemos sumar los dos peajes más grandes que tiene el país, que son el Peaje Pando y el Peaje Barra Santa Lucía, que están instalados, respectivamente, en la salida de Pando, Pinamar, El Pinar y en Delta del Tigre y Sofima -que es un barrio obrero

a la vuelta de Delta del Tigre-, lugares donde vive la mayoría de los trabajadores del peaje, y que debido al alto tránsito en estas zonas en lugar de veinticinco, cuentan con sesenta trabajadores cada uno de ellos. Si consideramos solamente estos dos peajes, estaríamos quitando a estas dos o tres localidades $ 7.200.000 mensuales, lo que representa alrededor de $ 86.500.000 anuales, es decir, US$ 2.000.000.

Si sumamos lo que aportan los trabajadores del peaje a la economía local -porque está claro que pocos de ellos colocan divisas en el extranjero; claramente, lo que hacen es comprar en almacenes del barrio y pagar las cuentas, es decir, facturas de agua, luz y demás-, hablamos de US$ 7.800.000 anuales. Eso es lo que aportan los trabajadores del peaje fundamentalmente a las economías locales, que tienen una alta dificultad de ingresos y de generación de puestos de trabajo.

Entonces, en un promedio de veinte años –en un principio, esto es en forma permanente- estaríamos hablando de US$ 16.000.000 más de aporte de los trabajadores, fundamentalmente a la economía local y focalizada, que el acuerdo celebrado por el propio presidente de la República, en cuanto al ahorro en materia energética, con UPM, una obra de más de US$ 5.000 millones. Por lo tanto, en principio, para nosotros, esto va a contrapelo del aporte a la economía local, de la generación de puestos de trabajo y nos trae gran incertidumbre.

En este sentido, el sindicato es claro. Nuestra organización no es como la de los viejos anarcos que prendían fuego las herramientas. No somos de ese tipo. En todo caso, lo que queremos discutir -es lo que venimos haciendo por lo menos desde el año 2005 a la fecha- es cómo se van gestionando las vacantes que no han sido absorbidas por parte de las empresas de peaje y, por lo tanto, han ido incorporando tecnología, sin que esto genere la pérdida de puestos de trabajo de los compañeros. Nosotros estamos dispuestos a discutir en ese sentido, a fin de ver cómo el proceso de incorporación de tecnología va acompañado con la reconversión laboral de los compañeros porque, más allá de las ecuaciones numéricas, es claro que hay un costo social. Como decíamos, alrededor de cuatrocientos compañeros ya no contarán con los medios económicos con los que solventaban a sus familias y no hay respuestas de ningún lado.

Hemos hecho un esfuerzo por discutir estos temas. Nos hemos reunido con varios diputados y pedimos esta audiencia con la Comisión. Creo que hay un principal referente, que es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Por eso pedimos a la Comisión que insista para que el Ministerio reciba al sindicato, a fin de que tengamos la posibilidad de un intercambio, porque hoy ni siquiera sabemos cuál es la idea del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Solo hemos escuchado declaraciones públicas, en las que se manejan números que son erróneos. Inclusive, se hablaba de alrededor de un treinta por ciento, pero el salario de las compañeras –me corregirán si me equivoco- está en el orden del catorce y quince por ciento de la recaudación; de manera que el ministro planteó el doble. Y no tenemos noción alguna de que pasará el día de mañana.

Está claro que el sindicato, como tal, defenderá hasta el último puesto de trabajo. Eso no es una novedad para ninguno de los legisladores; supongo que para el ministro, tampoco. Nosotros pretendemos generar canales de diálogo para ir buscando soluciones a un tema que desde el sindicato se viene planteando desde hace muchísimo tiempo.

Agradezco que me hayan escuchado. Creo que alguna de las compañeras quiere hacer algún otro planteo.

SEÑORA VITUREIRA.- Soy trabajadora del peaje de Pando e integro la dirección del sector de peajes del SUNCA a nivel nacional.

Lo que decía mi compañero es real. Desde el año 2005 hasta el momento venimos tratando de que en cada nueva licitación se tenga en cuenta nuestro puesto de trabajo.

En cada pliego –hay un pliego del año 2008 y otro, nuevo, del año 2013-, al final, está la nómina de trabajadores que debían ser absorbidos. La mayoría de nosotros tenemos experiencia en el trabajo que hacemos. La capacitación lleva un tiempo. Todos ustedes han pasado por un peaje y saben la velocidad a la que se debe cobrar. Veníamos logrando eso. Según el pliego, esa etapa terminaba en el año 2018, pero se hizo una extensión, prorrogándose tres años más, en abril de 2021; no falta nada. Se puede llamar a una nueva licitación o extender la prórroga por dos años más.

Desde el convenio colectivo del año 2011 venimos tratando de negociar la reconversión laboral y la capacitación. No lo hemos logrado porque nunca nadie pudo decirnos hacia qué debíamos reconvertirnos. Quisimos recurrir al Instituto Nacional de Empleo y Formación Profesional (INEFOP) y al Fondo de Capacitación (FOCAP) que tiene el sindicato, pero nunca logramos que nos dijeran: "Enfóquense en esto. Se va a reconvertir para este lado".

Después de las declaraciones del ministro, recorrimos todo el país. La verdad es que hay compañeros que ni siquiera pueden dormir, porque no saben qué va a pasar con esto. El 29 de abril solicitamos una reunión.

Creemos que hay un montón de formas de reconvertir el trabajo. Ustedes saben bien que durante la pandemia los trabajadores del peaje tomamos licencia, junto con los trabajadores de la construcción, pero los peajes se siguieron cobrando a través del SUCIVE. Hay varias formas de cobro. Una de ellas es la mixta, que se utiliza actualmente, con el sistema de telepeaje y el cobro en efectivo. Otra, es la que se utilizó en el primer tiempo de la pandemia, a través del SUCIVE. Se procesó solo el veinte por ciento del tránsito de esos días, porque lleva un proceso de validación, es decir, de confirmación de que los vehículos que pasaron por el peaje realmente sean de la categoría que el sistema detectó, a fin de verificar que se cobre lo que corresponde. Esa modalidad de cobro a través del SUCIVE tiene un costo para el Estado; no es gratis. El SUCIVE se lleva un porcentaje de ese cobro. En el caso de los vehículos extranjeros -no se pudo comprobar ahora, porque a causa de la pandemia no ingresó nadie al país-, el costo también es muy alto, ya que si se utiliza la modalidad automática, no se les puede cobrar; eso no va al SUCIVE. No pueden cobrar una infracción cuando el peaje trabaja de esa forma. Ellos no tienen culpa de que no haya nadie para cobrarles.

Entonces, hemos venido evaluando que de una forma u otra hay pérdida para el Estado, si el ministro de Transporte quiere verlo de esa forma. Quizás, es mayor de la otra manera. Las máquinas ya están instaladas; la tecnología ya está instalada; hemos aprendido a trabajar con la tecnología. Me tocó validar el cobro por SUCIVE; esa es una tarea que podría generar más fuentes de trabajo. Se utilizó esa forma de cobro únicamente en la primera etapa de la pandemia, con un tránsito muy escaso, pero en un verano, en peajes como los de Pando, Solís, Garzón, La Barra, Cufré; eso generaría muchísimo trabajo. Y la pérdida es real. El cobro del peaje a los vehículos extranjeros se pierde. El año pasado se perdió el cobro a 260.000 vehículos extranjeros que pasaron por vías automáticas; no se puedo cobrar. Si multiplicamos esa cantidad de vehículos por el valor del peaje, vemos que es muchísima plata.

Como dijo Pablo Argenzio, apostamos a que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas –las empresas dependen del Ministerio; es una decisión política- nos diga cuál es la idea de trabajo que tienen, cuál es la forma en que quieren cobrar, para que nosotros podamos plantear ideas, capacitación y, de repente, ver qué forma de reconversión podemos tener. Nos pareció que lo que decía el presidente y lo que decía el ministro no cerraba, tampoco con la pandemia, con lo que estaba pasando con el BPS y con la tasa de desempleo. Sentimos que sería sumar un problema más, sobre todo teniendo en cuenta que durante años hemos trabajado muy bien. La plata que ingresa al

peaje es en efectivo; se deposita automáticamente; va a la cuenta de la corporación vial; es plata en efectivo para seguir haciendo las mejoras en ruta. De la otra forma, a través del SUCIVE, en los casos de los buenos pagadores de patente, de los que pagan la patente entera, anualmente, las pasadas de peaje recién se estarían cobrando un año después. A eso hay que sumar todos los casos de morosos de patentes que existen y los exentos de pago, los autos de más de cincuenta años, que son un montón.

Por lo tanto, no nos parece real el costo que mencionó. El costo del salario representa entre un doce y un trece por ciento, pero el costo de las empresas es altísimo porque solo opera en peajes. Lo único que hacen es recibir la recaudación, manejarla, entregársela a la Corporación Vial del Uruguay y estar con los trabajadores, es decir, tener un orden. Lo que es ruta, semáforos, pasto, iluminación, corresponde a concesiones diferentes y sale también de esa plata que ingresa. Entonces, las UI 7.000.000 mensuales que se lleva cada empresa, más lo que el Estado está pagando por las demás obras, claro que implica un costo alto, pero nuestro salario no es el problema. El problema es que no son concesionarios como Camino de las Sierras en Ruta Nº 8 o Colier y Hernández y González, que hicieron la Ruta Nº 5, la Ruta Nº 8 y el tramo de la Ruta Nº 101 a cambio de años de licitación y recaudación de peajes. No pasa en el resto de los trece. Y la Corporación Vial del Uruguay, que pertenece a la Corporación Nacional para el Desarrollo, tiene un costo; cobra un porcentaje para controlar a las empresas.

Entonces, la idea es que todos entiendan cómo funciona el peaje. Sabemos que no hubo una suba de tarifa para incrementar el telepeaje, lo que también nos preocupa porque si se incrementara, bajaría la cantidad de tránsito en efectivo que no pasaría en verano, pero sí en invierno.

Creemos que estamos capacitados para hacer cualquier trabajo que traiga esa tecnología. La mayoría de nosotros tenemos estudio y sabemos de lo que hablamos. Todos tenemos entre quince y veinte años de antigüedad.

Queremos buscar las instancias de diálogo entre todas las partes y ver de qué manera podemos salir de esto lo mejor posible. Capaz que hay compañeros que en el camino pueden lograr la jubilación. Si fuera de forma paulatina y no tan drástica como se presenta, sería mucho más fácil, porque la reconversión sí existiría. Si uno tiene la posibilidad de estudiar para poder reconvertirse, el trabajo sería mucho más fácil. Si el compañero que tiene cincuenta y siete años puede acceder al seguro, a la prejubilación y retirarse con un incentivo, también sería mucho más fácil. El problema es que se declaró que el 1º de mayo de 2021 el peaje se va a automatizar y no sabemos qué pasará con nosotros.

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Agradezco la visita de la delegación. Está claro el planteamiento y que la tarea que llevan adelante tiene su sacrificio, porque el horario rotativo no permite el desarrollo familiar ni social necesario; ni que hablar de las cuestiones físicas.

Nos parece supersaludable la reconversión. Me gustaría saber si el sindicato ha realizado algún trabajo que pueda acercar a la Comisión.

SEÑORA VITUREIRA.- Es cierto. Estudiar es muy difícil con horarios rotativos. Trabajamos una semana de mañana, una de tarde y otra de noche. A su vez, la rotación hace que descansemos a veces días entre semana y otras veces los fines de semana. El estudio se puede llevar a cabo por parte de muy poca gente que es la que trabaja en oficinas, de lunes a viernes. Los demás no tenemos chance de apuntarnos en la Facultad o hacer algún curso, porque no es posible tener continuidad en el estudio.

SEÑORA OTERO.- Queremos dejar en claro que las compañeras y los compañeros -mayoritariamente somos mujeres- llevamos entre quince y veinte años trabajando en los peajes. Entonces, es difícil que las compañeras mayores de cuarenta años puedan salir al mundo laboral a competir porque no se han dedicado a otra cosa que no sea el peaje, precisamente, por cumplir un horario rotativo. Además, el peaje tiene una característica y es que está cerca del lugar donde vivimos. En realidad, nos mantuvimos en una zona de confort y no nos hemos capacitado para otra cosa.

Otro tema importante es que la mayoría somos jefas de hogar, con niños chicos y familia a cargo. El pueblo donde vivimos es muy chiquito. Es fundamental que se nos den alternativas para la reconversión en el trabajo. Si bien tenemos pensado cuál serían nuestras alternativas de reubicación, no sabemos con exactitud hacia dónde va esto. Cuando recién empezamos a hablar de la automatización con unas empresas, fue cuando apareció el telepeaje.

Nos reunimos con el actual ministro de Transporte y Obras Públicas, quien nos dijo que si bien el telepeaje es una medida que automatiza el trabajo, se está usando para otras cosas como controlar el transporte. Por ejemplo, si un camión se pesa en el puerto y no para en la ruta, ya se sabe que lo habilitaron las balanzas. Todo eso se hace en forma teledirigida por el dispositivo que llevan en el parabrisas.

Por otra parte, manifestó que no apostaba a nuestra reducción, pero que esa iba a ser la nueva tecnología. Con el SUCIVE apareció la segunda forma de cobranza y no sabemos si habrá una tercera forma de automatizar los peajes.

Nos gustaría que la Comisión hiciera llegar al ministro estos datos porque quizás, con toda la responsabilidad que tiene, no está viendo objetivamente de qué trabajadores habla. Quizás ve solamente que son más de trescientos, pero no sabe de qué masa salarial estamos hablando, de que núcleo familiar estamos hablando y qué es lo que generan estos ingresos para los pueblos en los que vive la mayoría de nuestros compañeros.

Para nosotros es importantísimo trasladar esta inquietud a ustedes porque tenemos una incertidumbre gravísima. Nos hemos sentido varias veces así, porque estamos ajustados a un pliego de condiciones, y sabemos que se termina un pliego y tenemos que negociar la plantilla de trabajadores, las condiciones y demás. Siempre nos pasa esto, pero ahora el ministro dice que mañana se va a cobrar solamente con la automatización y que se va a contar con un veinte por ciento de empleados ¿Qué va a pasar con el otro ochenta por ciento? Queremos saber de qué está hablando cuando se refiere a automatizar los peajes y qué piensa cuando menciona la reducción. Además, deseamos tener voz porque hay compañeros que ya están en edad jubilatoria. En esos casos tenemos posibilidad de negociar alguna condición para ellos. Otros, están cerca de la edad jubilatoria. Tendríamos que rever todos estos casos para que los más vulnerables sean contemplados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita de los trabajadores de los peajes, afiliados al SUNCA y al PIT- CNT.

Esta Comisión va a intercambiar los pasos a seguir. Seguramente, vamos a consultar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a los efectos de conocer de primera mano la hoja de ruta con relación a este tema, además de conocer la opinión frente a la preocupación que nos trasmiten, vinculada con la posibilidad de eliminar cuatrocientos puestos de trabajo.

Es de interés de todos los integrantes de esta Comisión defender los puestos de trabajo y buscar mecanismos para generar más.

Todo el material que crean oportuno hacer llegar a la Comisión con relación a este tema, será recibido a través de la Secretaría.

(Se retira de sala una delegación de trabajadores de peajes y del SUNCA.- Ingresa una delegación del Movimiento de Profesionales Uruguayos Unidos)

——La Comisión tiene el agrado de recibir a la doctora y escribana Carolina Rodríguez, y a la doctora Florencia Beltrand, representantes del Movimiento de Profesionales y Universitarios Unidos.

Las invitadas enviaron un proyecto de ley a la Comisión, trasmitiendo algunas preocupaciones. Lo hemos estado analizando. La idea es que amplíen la información respecto a este asunto en particular.

SEÑORA RODRÍGUEZ.- Junto a mi colega, somos referentes de este Movimiento que nuclea a unos dos mil quinientos profesionales de todo tipo: odontólogos, abogados, escribanos, ingenieros, fisioterapeutas; profesionales universitarios y no universitarios, diferenciación que más adelante hará mi colega.

Somos los profesionales del siglo XXI. ¿Por qué hacemos esta aclaración? Porque el mito de *M'hijo el dotor* no existe más. Los profesionales no son millonarios ni mucho menos; somos trabajadores, solo que en vez de aportar al BPS, aportamos a las diferentes entidades de previsión social que nos nuclean.

En el mejor de los casos, vivimos al día. Obviamente, hay profesionales destacados. La realidad del país es que el veinte por ciento de los profesionales nuclea el ochenta por ciento del trabajo; además, existen superpoblaciones en varios rubros.

Cuando nos recibimos, por el mero hecho de tener la chapita con el nombre y la profesión, ya empezamos a pagar. No existe ningún tipo de subsidio; ni siquiera se da un tiempo para ver cómo se desarrolla el trabajo. Desde el día uno empezamos a pagar. Además de las cargas que tenemos como cualquier otro trabajador, debemos pagar a la caja profesional, a la Caja Notarial -los escribanos, exclusivamente-, al Fondo de Solidaridad y Adicional para profesionales universitarios, también no universitarios, al FONASA, y al BPS los profesionales no universitarios, porque no están nucleados en la caja profesional.

Hasta el 13 de marzo, nosotros veníamos trabajando en función de la situación en la que se encontraba el país, pero a partir de esa fecha llegó a Uruguay la pandemia que venía afectando al resto del mundo. A partir de ese momento, cerraron los juzgados; el MSP exhortó a los odontólogos a no atender, porque son los profesionales expuestos a más riesgo. Fue así que los abogados no teníamos los juzgados, los escribanos no tenían los registros, los arquitectos no tenían las obras, porque los obreros se fueron para sus casas. Los fisioterapeutas y masajistas, profesionales que trabajan directamente con las personas, no podían tener contacto con sus pacientes.

Por lo tanto, como hicimos honor a las recomendaciones que se nos indicaban desde Presidencia, como profesionales se nos cortaron las posibilidades de trabajar. Además, algunos clientes no nos podían pagar porque habían perdido sus trabajos o estaban en seguro de paro y no podían pagar lo que debían, y tampoco surgían nuevos clientes debido a la paralización. No sabemos hacia dónde vamos ni qué va a pasar. Quizás hoy tengamos alguna idea, pero yo no soy muy positiva. Creo que en junio y julio estaremos con otro tema.

Lo que les he relatado es la realidad de quienes no tenemos un trabajo estable, aguinaldo ni subsidios; la Caja no ofrece ningún seguro. Lo único que nos ofreció fue aplazar los aportes por quince días que, mediante la realización de un trámite, podía ser un poco más. Realmente, no se nos otorgó ningún beneficio como los que se les dio a los

monotributistas, a los incluidos en el literal E) e, inclusive, a empresas grandes, a SRL, a SA. En algunos casos, se ha permitido la exoneración de impuestos, de aportes patronales o se ha permitido pagar en cuotas. Los profesionales que aportamos como unipersonal de servicios personales no estamos incluidos dentro de ninguna de esas medidas que se tomaron.

SEÑORA BELTRAND.- Quiero aclarar que no somos representantes, sino simplemente, referentes del movimiento. Lo primero que hicimos todos los profesionales que debimos dejar de trabajar por la pandemia fue buscar, junto a las Cajas que nos nuclean, alguna medida que nos ayudara.

Lo único que se nos propuso fue postergar los pagos. Eso nos llevaría a endeudarnos más, no pudiendo pagar, porque la mayoría del grupo no percibiría ingresos durante esos meses. No hablamos de los ciento cincuenta mil afiliados a la Caja, sino de un porcentaje mucho menor. Como no hubo medidas coherentes o razonables, decidimos reunirnos y crear este movimiento para redactar el borrador de un anteproyecto de ley que, como dijo mi colega, nuclea a los profesionales universitarios o no universitarios, que cuenten con empresa unipersonal de servicios personales y que acrediten no contar con otro ingreso que no sea el proveniente del libre ejercicio de la profesión.

El borrador original ha sufrido modificaciones en búsqueda de que su aplicación sea viable. Comenzamos solicitando más cosas, pero ahora se fue limitando para que pueda ser posible.

El material que les dimos a ustedes ya sufrió modificaciones. Hemos hablado con profesores de Derecho Tributario que nos han ayudado a buscar la forma de implementar el proyecto. El ámbito de aplicación subjetivo sigue siendo el mismo, es decir, los profesionales que recién mencioné.

El anteproyecto se divide en tres partes: los profesionales amparados a la caja de profesionales universitarios, los amparados a la Caja Notarial y los no universitarios que realizan otro tipo de aportes. Se pide la exoneración de los meses de marzo, abril y mayo. Podrán ver que en los artículos se proponen distintas formas de implementar. Para acceder al Seguro Nacional de Salud, debemos superar las treinta BPC anuales de aportación. Al no aportar durante estos tres meses, el primero de enero de 2021 no tendríamos derecho a dicho seguro. Por lo tanto, se propone que se prorratee o computen esos tres meses de exoneración para que no afecte la aportación de treinta BPC.

También previmos que la exoneración se aplique de forma retroactiva, ya que estamos en mayo y esta situación aún no ha culminado.

Como ustedes saben, en Uruguay, de acuerdo con la Constitución, el Poder Ejecutivo tiene la iniciativa privativa en cuanto a la observancia y la extensión en materia tributaria.

Nuestra intención al venir acá es que conozcan la situación que estamos viviendo, que todo el espectro político se entere de lo que está pasando.

Por supuesto, seguimos buscando formas de acercarnos al Poder Ejecutivo. Hemos tenido reuniones oficiales con DINATRA; aún no hemos tenido respuesta.

Queremos que quede claro que la exoneración que se pide debe salir indubitablemente del Ministerio de Economía y Finanzas, de Rentas Generales. En un principio, pensamos en el Fondo Coronavirus, pero la ley no prevé que se pueda aplicar para este caso.

La forma de implementación que pensamos es que salga de Rentas Generales y que se pague a las Cajas el monto de esa exoneración del profesional que cumple con el

requisito de estar dentro de la ley, que acredite que solo trabaja de forma liberal y no cuenta con ningún otro ingreso, más allá del que obtiene día a día.

SEÑORA ROSELLÓ.- Les damos la bienvenida, es un gusto que estén aquí.

Según tengo entendido, el Fondo de Solidaridad prevé períodos de exoneración; noventa días posteriores a que venza el ejercicio. ¿No pensaron en exonerar el aporte al Fondo de Solidaridad, teniendo en cuenta que no tendrán ingresos?

Se me ocurrió esto. Conozco el Fondo desde adentro y sé que en su reglamentación tiene previsto un período de exoneración de aportes a los profesionales que no hayan tenido ingresos. El Fondo tiene en cuenta todos los ingresos, más allá de la profesión. Quizás, si se toma en cuenta el promedio anual, puedan exonerarlo. Dentro del plazo legal establecido por el Fondo, quizás puedan plantearlo por todo el año.

Les puedo hacer ese aporte. No sé si lo tenían presente. El Fondo de Solidaridad tiene noventa días posteriores al vencimiento del ejercicio. Es un plazo legal que se da, en el que el profesional puede acreditar que no tuvo ingresos y exonerarlo.

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Se habló de 150.000 profesionales que aportan a las distintas Cajas, y de 2.500 que están en esta situación. ¿Tienen estimado cuál sería el monto de la exoneración por estos tres meses?

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero conocer la situación de los profesionales dependientes, si han ido al seguro de paro, si tienen datos de informalismo en el sector.

No me quedó claro lo que se dijo sobre las retenciones de sueldo.

A su vez, quiero saber si han estimado cuánto dinero representaría afrontar esta situación o, en el caso de recibir una renta, cuál debería ser su monto para cubrir los aportes.

Por último, qué razones se presentan para no ejercer la profesión.

SEÑORA BELTRAND.- No tenemos conocimiento de la posibilidad que plantea la diputada Roselló en cuanto al Fondo; tampoco nadie la planteó. Yo particularmente no aporto al Fondo de Solidaridad.

SEÑORA RODRÍGUEZ.- Yo sí hablé con gente del Fondo. Obviamente, me pidió que no divulgara su nombre, pero en ningún momento me informó de esto de los noventa días. Así que por supuesto, lo vamos a estudiar.

SEÑORA ROSELLÓ.- En la página web del Fondo de Solidaridad está publicada la reglamentación y figura esa información del plazo legal.

SEÑORA BELTRAND.- Por otra parte, no hemos calculado los montos sobre los que preguntó el diputado Otero, porque no sabemos cuántos profesionales hay. Más de 2.500 fueron los que se acercaron a nosotras cuando dimos prensa a todo este asunto y la población se enteró de qué pasaba.

No obstante, puede ser que haya más de 2.500 personas, por supuesto, menos de 150.000, porque no todos los profesionales están en esta situación. Además, no todos aportan lo mismo. Es decir, se aporta un monto fijo que varía por la cantidad de años de ejercicio, por lo que todos están en situaciones distintas. Puede ser que la pandemia haya afectado tanto a un profesional con quince años de ejercicio como a uno que se haya recibido hace cinco años. Entonces, es imposible calcular, aunque sería necesario hacerlo.

Por eso, uno de los artículos de nuestro proyecto establece la posibilidad de crear un registro de profesionales en el Ministerio de Economía y Finanzas, que estaría dentro del ámbito de aplicación del que habla el artículo 1º, obligados a ese pago que de Rentas

Generales iría a las Cajas, al BPS, como administrador del FONASA, al Fondo o a la Caja Notarial.

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Si no entendí mal a la abogada y escribana Rodríguez, estamos hablando de una franja etaria baja, porque dijo que este movimiento está constituido por los nuevos profesionales, por las nuevas generaciones. Es importante este dato.

SEÑORA RODRÍGUEZ.- Quizás los profesionales que tienen entre treinta y cuarenta y cinco o cincuenta años posean esa energía para salir a reclamar. Capaz que cuando estén en los últimos años de ejercicio, digan: "El sistema es así; ni siquiera me voy a molestar". Quizás la gente que se nos acercó sea más reaccionaria.

Igual, a nivel notarial conocemos de primera mano –estuve en la directiva- toda la problemática de los escribanos. Inclusive, el año pasado con el paro registral que duró cuatro meses hubo hasta que hacer colectas para los colegas que no tenían necesariamente cinco ni diez años de ejercicio. Esa es la realidad del profesional del siglo XXI, que no depende de la edad, sino de coyunturas, porque hay muchos profesionales.

SEÑOR GERHARD.- Se me ocurre que habría dos vías para contribuir en este caso. Una es la vía legislativa, pero todos sabemos que tiene plazos, y no se correspondería con la urgencia de la situación. La otra vía la dejaría a criterio de la organización, y que nos puedan recomendar cómo ayudarlos.

SEÑORA BELTRAND.- Ese es otro problema, porque todavía no tenemos fecha para reunirnos con el Ministerio de Economía y Finanzas; quizás la Comisión pueda intervenir en este caso. Lo mismo con el Poder Ejecutivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ustedes dijeron que habían actualizado la propuesta. Sería importante que nos hicieran llegar ese nuevo material, a través de la Secretaría, para distribuirlo entre los integrantes de la Comisión.

Adelantamos el compromiso de esta Comisión de trabajar en este tema y de buscar alternativas para llegar a una solución a la situación que está viviendo, en este caso, este sector en particular.

Agradecemos nuevamente su presencia en este ámbito y los aportes realizados.

(Se retira de sala la delegación del MPUU.- Ingresa una delegación de Uctradu)

——La Comisión de Legislación del Trabajo y Seguridad Social da la bienvenida a la delegación de la Unión de Conductores Trabajadores de Aplicaciones del Uruguay (Uctradu), integrada por los señores Daniel Martínez Romero, Luis Díaz Cardozo y Gustavo Cano. Previamente, nos hicieron llegar una propuesta de proyecto de ley para regular el trabajo de los conductores a través de las *app* y todas aquellas tareas que se desarrollan, por ejemplo, en el caso de los servicios *delivery*, entre otros.

Para nosotros es un gusto escuchar de primera mano la ampliación que quieran hacer sobre el contenido de este proyecto de ley.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Muchas gracias por recibirnos. Soy uno de los dirigentes de este gremio.

Lo que nos motivó a molestarlos es la situación precaria que está atravesando esta actividad. Ya hemos tenido alguna reunión en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para exponer nuestros problemas y hemos hecho algún pedido de solución para nuestra actividad.

Les hicimos llegar un pequeño resumen de lo que estamos viviendo. Desde hace mucho tiempo estamos pensando en la posibilidad de que se legisle sobre esta actividad.

La situación sanitaria y económica que nos está perjudicando a todos, al país en todo su conjunto, como consecuencia de la pandemia, es el motivo principal por el cual los molestamos. Hoy por hoy, nuestra actividad, tanto de los conductores de plataformas electrónicas de las diferentes empresas que están funcionando en este país como de los *delivery*, es decir, los chicos que circulan en una moto o en una bicicleta, llevando una mochila, está pasando por una situación económica nefasta, muy mala.

Como decía, hemos solicitado alguna solución o alguna ayuda al Poder Ejecutivo, porque la realidad es que la precarización llevará a que los trabajadores terminen presentando un producto malo hasta para los usuarios.

Cuando nosotros elaboramos este proyecto no habíamos llegado a una situación de este tipo. Ahora, en estos momentos, se hace más patente la necesidad de legislar. ¿Por qué digo esto? Porque las empresas no quisiera, pero las voy a tener que nombrar-, ya sea Uber, Cabify o alguna nacional, como UP, no han demostrado ningún tipo de empatía frente a sus conductores en estos momentos, buscando alguna alternativa o ayuda económica. Los trabajadores tuvimos que salir a pedir al Estado –que, en definitiva, somos todos nosotros- una ayuda, un soporte económico, porque aquí están involucradas cuatro mil familias. Como verán, todos orillamos los sesenta años; algunos tienen un poquito menos, pero la mayoría somos veteranos. En esta actividad hay muchas mujeres que son cabeza de familia y hoy se enfrentan a una situación bastante caótica.

La idea de este proyecto es dar un orden jurídico a esta profesión. Esto ya se convirtió en una profesión; ya no es una changuita de una aplicación electrónica para sacar un pesito para irnos de vacaciones. No; esto es una forma de trabajo. Lo que vemos es que las empresas, que tendrían que ponerse del lado de los trabajadores, no lo hacen así.

No se entrega ni un poco de alcohol en gel. Cuando lo reclamamos, sueltan un litro, unas toallitas higiénicas, unos guantes, unos tapabocas, pero nada más. Creemos que la solución está en una ley que nos proteja.

Sabemos que hay emprendimientos de este estilo en Europa, en Estados Unidos. Inclusive, sabemos que el Estado de California ya ha legislado con respecto a nuestra dependencia. ¿Y por qué hablamos de dependencia? Porque a las empresas unipersonales se las ha puesto a todas en la misma bolsa, y no es así. Por ejemplo, nosotros somos los únicos "independientes" -entre comillas- que no somos capaces de poner nuestro margen de ganancia. Nuestra ganancia la fija otro. Nosotros lo que tenemos son obligaciones, pero nada más; derecho frente a eso no tenemos ninguno. Por ejemplo, si yo mañana abro una unipersonal y me dedico a vender juguetes importados, me voy a la zona del barrio Reus –a un importador-, compro un avioncito de plástico que sale $ 50, me voy a una feria vecinal, saco mis permisos, y eso que me salió $ 50 lo vendo a $ 75. Le gano un cincuenta por ciento. Me marco yo mi margen de ganancia.

A mí, un trabajador independiente -entre comillas-, el precio de las tarifas me las fija otra persona, o sea que mis márgenes de ganancia me los maneja otra persona. Y me paga cuando esa empresa cree que me tiene que pagar. Ahí es cuando quedamos fuera de lo que es el trabajador independiente, de una unipersonal del literal E. No somos capaces de manejar nuestro dinero.

Sabemos que este no es el lugar -lo hemos planteado en el ámbito municipal-, pero pensamos que las tarifas se podrían fijar por parte de la Intendencia. Estamos en esas tratativas, pero sí hay otras cosas que se pueden hacer a nivel del Poder Ejecutivo y del Poder Legislativo. Estoy hablando de un orden jurídico que nos ampare un poco más y nos dé un estatus de dependiente, que es lo que entendemos que somos. Desde el momento en que no podemos marcar nuestro margen de ganancia o de que dependemos

de que una aplicación por un comentario de un pasajero nos desconecte sin ningún tipo de resarcimiento económico, obviamente que no somos independientes. Ningún vendedor independiente de este país sufre eso. Puede trabajar para dos o tres empresas, facturar a varias empresas, y nunca un mal comentario lo aleja de la empresa que le vende los productos.

Entendemos que queda en manos de los legisladores ver si esto es viable; nosotros creemos que sí. Entonces, quizás sea el momento ideal para que este pequeño país dé muestras de estar a la vanguardia de la legislación en cuanto a la defensa de los trabajadores. Creo que no es menor la situación.

También sería un paso gigante, como soporte, para otra actividad que está en peores situaciones que la nuestra, que es la de los *delivery.* Están totalmente indefensos desde el punto de vista de la seguridad. No hay seguros que los ampare. Las cifras hablan de noventa lesionados graves, incluso muertos; chicos que no tienen ningún tipo de cobertura. Se caen de la moto, se quiebran una pierna y no tienen absolutamente nada. Si pueden, siguen trabajando; si no, están dos o tres meses parados y después retoman.

Lo que nosotros pedimos no es solo para nosotros, sino para otros sectores bastante importantes de esta nueva actividad económica, que de colaborativa tiene poco.

SEÑOR DÍAZ.- A los efectos de aportar algo más, cabe resaltar que a nivel mundial –ya se expresó que en California se legisló- ha habido un sinnúmero de juicios de conductores en procura de reclamar derechos a estas circunstancias. Todos estos son elementos a tener en cuenta como jurisprudencia. Nosotros estamos atravesando una situación en ese sentido. Hay un proceso judicial iniciado por un colega que hizo un reclamo sobre la situación de subordinación a la empresa y sobre sus derechos laborales. Estamos siguiendo ese tema y esperando que haya una resolución favorable al colega.

Todos estos son elementos que se pueden anexar y estudiar, a los efectos de desarrollar esta iniciativa legislativa que queremos plantear.

SEÑOR CANO.- Me interesa dejar en claro dos aspectos que quizás la gente no maneje habitualmente.

El compañero Daniel se refirió al sentido de dependencia de nuestra actividad, que es nueva y llegó para quedarse, pues está relacionada con el avance de la tecnología, y todos sabemos que no tiene marcha atrás. A diferencia del taxímetro, nosotros nos sentamos en el auto, salimos a manejar por Montevideo y no nos hacen seña en la esquina. Nosotros dependemos de que una empresa multinacional nos asigne un viaje. Además, esta empresa multinacional dosifica los viajes, los maneja y determina qué viaje entrega a quién. Es otro elemento que atenta contra el sentido de independencia.

Asimismo, como manifestó Daniel, nos maneja el precio, pero se desentiende de los costos de nuestra empresa. Tampoco determinamos cuándo el producto económico de nuestro trabajo será reintegrado. Eso también lo maneja la empresa. De forma tal que los elementos que denotan la dependencia son varios; no es uno; no es antojadizo.

El otro tema que quiero resaltar es que esto llegó para quedarse. Al principio, se presentó como un complemento de ingreso para los trabajadores, pero hoy en día es el ingreso principal. Nosotros subimos al auto de mañana y bajamos de tarde; o subimos de tarde y bajamos al otro día de mañana. Se trata del ingreso principal. Dentro del sector del transporte, la Intendencia de Montevideo libró cuatro mil permisos; cuatro mil permisos son cuatro mil familias. Es mucha gente. Es mucha gente que no cuenta con ningún tipo de protección; hay un vacío legal en esta actividad que tiene que ver con esta Comisión.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Con respecto a lo que explicaba el compañero de que los viajes los digitan las empresas –la plataforma-, en un estudio económico realizado por la Intendencia de Montevideo, cuando decidió detener la entrada de permisarios e hizo un quiebre -un *break-,* es decir que no se otorgaron más permisos, queda demostrado que las plataformas manejan un eje de los $ 120 por viaje. Jamás hay un conductor, salvo raras excepciones en algún momento, cuando se especula con la tarifa dinámica famosa, que pueda pasarse de esos $ 120. Si tengo un viaje de $ 250 y otro de $ 250, cuando hago la suma y divido entre los viajes, los viajes siguientes me darán en el entorno de los $ 100 y $ 120. Eso está comprobado.

No es una especulación nuestra, sino que, más allá de que nosotros lo vivimos en carne propia, hay un estudio de todos los viajes que se han hecho, porque la Intendencia cobra un canon y accede a cada uno de los viajes que hacen los conductores.

SEÑOR OTERO AGÜERO.- La situación que afecta al transporte en general es dramática y tiene varias víctimas. Lógicamente que los trabajadores están al frente de todos los problemas. Entiendo perfectamente el planteo. Me alegra mucho que en esta presencia se mencione a los trabajadores de otras aplicaciones, por ejemplo, los *delivery,* por el riesgo de vida que tienen y no solamente por un accidente, sino por las condiciones de trabajo, puesto que se trasladan en bicicletas o en motos en malas condiciones, etcétera. Es realmente tremendo, y ahí el sistema político y quienes nos toca estar en el lugar del gobierno tenemos que trabajar fuertemente en la regularización.

Yendo puntualmente a las aplicaciones de Uber, Cabify y UP, en primer lugar, es deseable aplicar el principio de transparencia. Como extrabajador del taxi, digo que los viajes van al aire y hay un momento en el que uno obtura y hay un visor. Entonces, quien obtura primero, aparece en el visor, y se lleva el viaje. En determinados momentos es medio salvaje, pero es transparente; también están los sistemas de base. Quiero saber cómo ven ustedes trabajar en ese sentido y si hicieron planteos al respecto.

La otra inquietud tiene que ver con la tarifa. La tarifa del taxi, en todo el Uruguay, corresponde al Ministerio de Economía y Finanzas y, en general, además, la negocia la patronal directamente. Nunca están asociados los sindicatos del taxi, y como ustedes saben hay diecinueve filiales, porque son departamentales. Entonces, en ese sentido y en vías de la transparencia, corresponde un acercamiento con el Ministerio para ver cuáles pueden ser las opciones que regulen esa tarifa, porque también está el usuario, que hay que respetar. Es un servicio necesario.

Otra cuestión que no me parece menor tiene que ver con la representación que los trabajadores de las aplicaciones, y en este caso del transporte, puedan tener a nivel sindical, aspecto sobre el que también solicito que se expresen.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Con respecto al sistema que utiliza el taxímetro, que es el apretar el aparatito y recibir el viaje, ya lo utiliza la aplicación Cabify; no siempre accede el conductor que está más cercano, sino el que sea más rápido.

Cuando surgió este sistema, fue para darle la tranquilidad al usuario de que accedería al servicio más cercano, y ahí es cuando empezamos a dudar de que, en realidad, no es tan así, porque el algoritmo que es manejado por un ser humano tiene muchas variables, entre ellas esa. Es decir, si estamos los tres juntos, pero yo llevo menos viajes que ellos dos, aunque estemos a la misma distancia y nos tome el mismo tiempo ir a buscar al cliente, me lo pasan a mí porque tengo menos viajes. La aplicación intenta que no se desestimule el trabajo y que el conductor siga enganchado. Eso no lo planteamos porque ya lo vivimos con una de las empresas. Ahora, con esta cuestión de la pandemia, ese algoritmo se ajustó y los viajes son muy cercanos, y cuando Cabify me pasa un viaje, es porque realmente estoy más cerca o al menos se presume eso.

Con respecto a las tarifas, solicitamos una reunión con el Ministerio de Economía y Finanzas en dos oportunidades, al gobierno anterior y a este. El gobierno anterior manejó otras posibilidades, pero nunca nos terminó de contestar. Se pasó el tiempo y no obtuvimos respuesta. Y con el actual gobierno, solicitamos una reunión, pero aún no fue concedida.

¿Por qué hablamos de la Intendencia? Porque tiene la potestad de establecer tarifas públicas. Entonces, entendemos que como fue la que nos reguló, organizó y cobra un tributo, un canon, por nuestra actividad, podría establecer las tarifas. ¿Por qué pedimos las tarifas? Está muy bien lo que dijo el señor diputado respecto a que hay que contemplar también al usuario. Hoy por hoy, estos sistemas no contemplan al usuario, sino los beneficios de las empresas. Nada más. Por ejemplo, la multinacional Uber le da al usuario precios en pesos, pero los pasa a dólares y luego los convierte otra vez a pesos. Una de las cosas que pedimos, al establecerse una tarifa, es que sea en pesos, en moneda nacional. Entonces, el usuario no se encuentra con que si el dólar subió de $ 45 a $ 48, pague más por un viaje que hizo a principios de mes, porque las tarjetas de crédito cierran sus estados de cuenta a fin de mes.

Lo otro que se cortaría es la tarifa dinámica, que es netamente especulativa. En estos momentos en los que hay muy poco trabajo, que decayó entre un sesenta y setenta por ciento la cantidad de viajes e ingresos de los trabajadores, hay zonas coloreadas que aparecen en Montevideo con una tarifa dinámica de uno con tres, uno con cuatro y uno con cinco. Suponemos que eso es una zanahoria, que es para llevar a los conductores a esas zonas que, de repente, están desprovistas de vehículos y los invitan a ir con esa imagen. Pero, aunque fuera así, si en ese momento diez usuarios necesitan del servicio de cualquiera de estas aplicaciones, se van a encontrar con que van a pagar de pronto un treinta o un cuarenta por ciento más por ese viaje. Si estableciéramos una tarifa, a través del Poder Ejecutivo o de la Intendencia, en cierto modo, también defenderíamos al usuario porque sabría que una vez al año o cada seis meses la tarifa sufriría un ajuste para la recuperación económica de los trabajadores. De esa forma, sabrían a lo que se enfrentan.

Por ejemplo, los usuarios de Uber saben que los fines de semana en la noche hay tarifas dinámicas que se descuelgan a 2,9. O sea que un viaje que sale $ 100, puede llegar a costarle al usuario $ 300. Esto también sucede en determinadas franjas horarias, durante las que cae el servicio del taxi, por ejemplo, por cambio de turno. En esos momentos, se produce un aumento en el precio y los usuarios terminan siendo los más perjudicados.

Aprovecho para hacer una denuncia. Hemos comprobado -tenemos pruebas- que muchas veces los usuarios pagan una tarifa dinámica que no le llega al conductor. Hemos podido comprobar que eso sucede cuando, estando en zonas con una tarifa dinámica elevada, se reciben los viajes sin tarifa dinámica. Sabemos que al usuario sí se la cobran, porque hemos consultado o porque nos dice: "Están caritos hoy". Pero nosotros no percibimos esa diferencia.

Son varios los motivos que nos llevan a hacer nuestro pedido. No es algo antojadizo ni es un capricho. Mi esposa toma servicio de taxi o lo que tenga a mano y también se ha encontrado con que ha debido pagar una tarifa dinámica de 1,6. Me podrán decir que puede elegir el taxi, pero en horas picos el servicio del taxi no alcanza. Para lograr una situación igualitaria, lo ideal sería que todos tuvieran una tarifa similar.

Puede ser que nuestro servicio sea un poco más caro porque nosotros vamos directamente a buscar al pasajero, no tenemos a nadie que nos detenga en la calle. Hay una serie de variables que podrían encarecer el servicio, pero, en definitiva, sería más justo.

SEÑOR DÍAZ.- En el correr del año pasado -en el momento en que la Intendencia resuelve cerrar el registro de permisarios-, el algoritmo de Uber, hasta finales de enero y principios de febrero, manejó tarifas dinámicas muy elevadas todos los días, no exclusivamente los fines de semana. Tal vez, los fines de semana llegaban a 4 o cuatro con cinco. La persona que hacía un trayecto extenso dejaba $ 1.500 en un viaje. Lo que sucede con las tarifas motiva a que haya una regulación.

Como decía Daniel, el digesto municipal establece que la Intendencia lo puede hacer. Estamos esperando que el Ministerio de Economía y Finanzas nos brinde la oportunidad de tener un intercambio similar a este, a fin de plantear nuestras necesidades.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la opinión de los representantes de Uctradu.

No solo han planteado una situación que los preocupa, sino que han propuesto una solución. Eso enriquece a esta Comisión, más allá de que no compartamos algún párrafo de la exposición de motivos. Todos los legisladores queremos defender las fuentes de trabajo y mejorar la situación para que todos los trabajadores tengan cobertura.

Esta Comisión se compromete a estudiar a fondo este tema y recoger distintas opiniones. Una vez que ustedes se retiren, decidiremos las consultas que haremos a los ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Economía y Finanzas para saber qué opiniones tienen.

Les agradecemos la visita. Nos mantendremos comunicados.

(Se retira de sala la delegación de Uctradu.- Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Se retoma la versión taquigráfica)

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Me parece importante destacar el grave accidente ocurrido en el Frigorífico de Tarariras, en el que hubo personas afectadas seriamente, sobre todo en las vías respiratorias, por el escape de gas.

Los trabajadores nos dijeron que se activó el protocolo de salida de manera correcta y que, lógicamente, se están investigando las causas del accidente. También sabemos -por los trabajadores- que las máquinas eran controladas y tenían mantenimiento. Pero el caso -y de ahí mi planteo- es que hace cinco semanas que cursamos un pedido de informes a la Inspección General del Trabajo, que aún no ha sido respondido.

Nos interesa destacar este hecho en este marco de pandemia, en que realmente todas las acciones a nivel público fueron retraídas. En ese sentido, hace algunos días, preguntamos al ministro por la acción de la Inspección General del Trabajo, y nos pareció baja la cantidad de visitas que se estaban haciendo.

Era cuanto quería informar.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

≠